

Für das Nachschlagewerk:

Nicht für die Amtliche Sammlung!

2331 072

48

Gesetz: BGB §§ 823, 831

- Rechtssatz: 1. Der weisungsberechtigte Eigentümer eines Kraftfahrzeugs ist nur dann verpflichtet, eine fehlsame Fahrweise des Führers zu beanstanden, wenn er ein unvorsichtiges Fahren bemerkt hat oder schlechthin hätte erkennen können. Er braucht den Fahrer bei der Fahrt nicht ständig zu überwachen.
2. Der Kraftwagenbesitzer, der einem sonst zuverlässigen Führer die Führung seines Wagens überträgt, ist grundsätzlich zur Leitung der einzelnen Fahrt auch dann nicht verpflichtet, wenn er selbst mitfährt.

Aktenzeichen: VI ZR 136, '52

Urt. des BGH vom 14. Februar 1953

OLG Frankfurt a.M.

41

VI ZR 136/52

Verkündet am 14. Februar 1953
Malessa, ap. Justizassistent
als Urkundsbeamter der Ge-
schäftsstelle

I m N a m e n d e s V o l k e s

In dem Rechtsstreit

der Frau Wilhelmine B [REDACTED] geb. R [REDACTED], O [REDACTED]
[REDACTED], I [REDACTED],

Klägerin, Berufungsbeklagten, Revi-
sionsklägerin und Anschlußrevisions-
beklagten,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

g e g e n

1. den Kraftfahrer Friedrich S [REDACTED], N [REDACTED],
M [REDACTED]straße [REDACTED],
2. den Kraftfahrer Karl H [REDACTED], N [REDACTED],
G [REDACTED]straße [REDACTED],
3. den Transportunternehmer Paul S [REDACTED] E [REDACTED]
[REDACTED] Krs. G [REDACTED],

Beklagten, Berufungskläger, Revi-
sionsbeklagten und Anschlußrevisions-
kläger,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

hat der VI. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die münd-
liche Verhandlung vom 11. Februar 1953 unter Mitwirkung der
Bundesrichter Dr. Kleinewefers, Dr. Gelhaar, Hanebeck, Dr
Hauß und Dr. Wolany

für Recht erkannt:

- I. Auf die Revision der Klägerin wird das Urteil des Zivil-
senats in Darmstadt des Oberlandesgerichts in Frankfurt
am Main vom 10. Juli 1952 teilweise aufgehoben und wie
folgt neu gefaßt:

- 2 -

1. Auf die Berufung der Beklagten wird das Urteil der 2. Zivilkammer des Landgerichts in Darmstadt vom 14. November 1951 dahin abgeändert, daß der Anspruch der Klägerin dem Grunde nach zu vier Fünfteln für gerechtfertigt erklärt wird, gegenüber dem Beklagten zu 3) jedoch nur im Rahmen des Kraftfahrzeuggesetzes.
 2. Die Klägerin wird mit der weitergehenden Klage abgewiesen.
 3. Die weitergehende Berufung der Beklagten wird zurückgewiesen.
 4. Die Entscheidung über die Kosten des Berufungsverfahrens bleibt dem Landgericht vorbehalten.
- II. Die weitergehende Revision der Klägerin, sowie die Anschlußrevision der Beklagten werden zurückgewiesen.
- III. Von den Kosten des Revisionsrechtszuges haben die Klägerin zwei Fünftel und die Beklagten drei Fünftel zu tragen.

Von Rechts wegen



JLaw – Gesetze und Urteile

Kostenlos
Über 200 Gesetze
Über 100.000 Urteile

[\(mobile App\)](#)



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

Tatbestand:

Die Beklagten Friedrich S. [REDACTED] und H. [REDACTED] befuhren am Morgen des 16. Dezember 1946 als Fahrer und Beifahrer mit einem aus Lastkraftwagen mit Anhänger bestehenden Lastzug des Beklagten Paul S. [REDACTED], den sie abwechselnd gesteuert hatten, die Autobahn Heidelberg - Frankfurt a.M. Einige hundert Meter von der Ausfahrt nach Viernheim mußten die Beklagten wegen eines Reifenschadens am linken Hinterrad des Anhängers halten. Sie fuhren den Lastzug weiter nach rechts. Die Hinterachse des mit bis zu 3 m über das hintere Ende hinausragendem Bauholz beladenen Anhängers wurde mit Klötzen so unterlegt, daß der Anhänger wieder gerade stand, und außerdem wurde zur Stütze des Anhängers an Stelle des Rades links hinten eine Winde benutzt. Der Anhänger hatte ein Eigengewicht von 3 1/2 t und ein voll ausgenutztes Ladegewicht von 5 t. Gegen 11 Uhr verließen Fahrer und Beifahrer den auf der Fahrbahn befindlichen Anhänger und fuhren mit dem Motorwagen nach Bensheim, um die notwendige Instandsetzung des Reifens vornehmen zu lassen. Die Reparatur sowie die Behebung eines Motordefektes an dem Lastkraftwagen dauerte bis in die frühen Abendstunden. Maßnahmen zur Sicherung anderer Verkehrsteilnehmer auf der Autobahn gegen die von dem unbeleuchteten Anhänger ausgehende Gefahr hatten die Beklagten nicht getroffen.

Am Spätnachmittag desselben Tages fuhr der Ehemann der Klägerin mit seinem von dem Angestellten B. [REDACTED] gesteuerten Personenkraftwagen über die Autobahn nach Frankfurt. Als dieser Wagen sich dem abgestellten Anhänger näherte, war es dunkel. Da Fahrzeuge entgegenkamen, blendete B. [REDACTED] ab. Er sah hierdurch zu spät den unbeleuchtet abgestellten Anhänger. B. [REDACTED] bremste und versuchte, noch links an dem stehenden Anhänger vorbeizukommen. Hierbei geriet jedoch der hintere Teil

des Personenwagens gegen die herausragenden Holzstangen und schlug sodann die stützende Winde unter dem Anhänger weg. Der Anhänger kippte und das herabfallende schwere Bauholz riß die rechte Seite des Personenwagens auf. Der Ehemann der Klägerin starb an den bei dem Unfall erlittenen Verletzungen.

Die Hinterbliebenen des Getöteten, seine Witwe Frau Ba[REDACTED] sowie seine Söhne Dr. Hans Ba[REDACTED] und Ludwig Ba[REDACTED] haben die Beklagten auf Ersatz des Schadens in Anspruch genommen.

Das Landgericht hat durch Teilurteil den Anspruch der Klägerin Frau Ba[REDACTED] gegen die Beklagten zu 1) und 2), Friedrich S[REDACTED] und H[REDACTED], dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt, gegen den Halter des Lastkraftwagens, den Beklagten zu 3), jedoch nur im Rahmen des Kraftfahrzeuggesetzes.

Die Berufung der Beklagten führte zur Änderung des landgerichtlichen Urteils dahingehend, daß die erhobenen Ansprüche nur zu zwei Dritteln für gerechtfertigt erklärt wurden. Die Klägerin ist im übrigen mit der erhobenen Klage abgewiesen worden.

Gegen dieses Urteil wendet sich die Klägerin mit der Revision. Sie beantragt, das Urteil des Oberlandesgerichts insoweit aufzuheben, als zu ihrem Nachteil erkannt worden ist, und die Berufung der Beklagten gegen das landgerichtliche Urteil zurückzuweisen. Die Beklagten bitten, die Revision zurückzuweisen. Mit der von ihnen eingelegten unselbständigen Anschlußrevision erstreben sie eine Abweisung der erhobenen Ansprüche, soweit mehr als die Hälfte des Schadens geltend gemacht worden ist. Die Klägerin bittet, die Anschlußrevision zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe:

Die Anschlußrevision ist nicht begründet, während der Revision zum Teil stattzugeben war.

1. Das Berufungsgericht hat ausgeführt, nach dem Sachverhalt sei mit dem Landgericht davon auszugehen, daß die Beklagten zu 1) und 2) aus unerlaubter Handlung und der Beklagte zu 3) aus dem Kraftfahrzeuggesetz für den eingetretenen Schaden zu haften hätten. Es sei nur noch zu entscheiden, ob das Verhalten des Getöteten zu einer Minderung dieser Haftung führen müsse. Nach der glaubhaften Aussage des Fahrers B. sei dieser auf der Autobahn zunächst mit einer Geschwindigkeit von höchstens 80 km/st gefahren. Als er von entgegenkommenden Fahrzeugen geblendet und zum Abblenden genötigt worden sei, habe er seine Geschwindigkeit auf 60 km/st vermindert. Diese Geschwindigkeit sei zu hoch gewesen. Sein Bremsweg sei bei dieser Geschwindigkeit größer gewesen als die zu übersehende Strecke der Fahrbahn. Eine solche Fahrweise sei auch auf der Autobahn nicht zulässig. Vor allem gelte dies für die Verhältnisse im Dezember 1948, zu dieser Zeit sei die Autobahn noch nicht durchweg wieder in verkehrssicherem Zustande gewesen. Da die meisten auf der Autobahn befindlichen Kraftfahrzeuge ebenfalls noch mangelhaft gewesen seien, hätte damals in viel höherem Maße als später mit einem unbeleuchteten Hindernis gerechnet werden müssen.

Die schuldhafte und für den Unfall mitursächliche Fahrweise des B. sei dem getöteten Ehemann der Klägerin erkennbar gewesen. Dieser sei selbst Kraftfahrer, er habe, wie das Berufungsgericht weiter festgestellt hat, auf anderen Fahrten den Wagen oft selbst abwechselnd mit B. gefahren. Auf der Unglücksfahrt habe er neben B. gesessen, die Fahrbahn

beobachtet und den erleuchteten Tachometer sehen können. Dem Ehemann seien zudem die Verhältnisse der Autobahn und der Kraftfahrzeuge bekannt gewesen. Hieraus hat das Berufungsgericht eine Verpflichtung des Beklagten entnommen, seinen Fahrer anzuweisen, langsam zu fahren. Der Unfall sei darauf zurückzuführen, daß er eine derartige Anweisung schuldhaft unterlassen habe. Das Berufungsgericht hat so- dann die Ursachen des Unfalls gegeneinander abgewogen und eine Teilung des Schadens im Verhältnis von 1 zu 2 für an- gemessen gehalten.

2. Die von der Revision erhobenen Angriffe gegen die Annahme eines eigenen Verschuldens des Getöteten sind bei dieser Sachlage gerechtfertigt. Zwar ist der Ausgangspunkt des Berufungsgerichts, daß der weisungsberechtigte Eigen- tümer des Fahrzeuges gemäß § 823 BGB verpflichtet sein kann, eine unrichtige Fahrweise zu verhindern, nicht zu beanstan- den. Dies steht im Einklang mit der bisherigen Rechtsprechung (BGB RGRK § 823 9. Aufl Anm 6 d 9; RGVAE 1942, 55; RGVAE 1936. 492; Müller Straßenverkehrsrecht 16. Aufl § 8 KrftzG A I b 11; RGDAR 1933, 149), von der abzuweichen keine Veranlassung ge- geben ist. Das Berufungsgericht hat jedoch nicht beachtet, daß der mitfahrende weisungsberechtigte Eigentümer des Kraft- fahrzeuges nur dann die Pflicht hat, die Fahrweise zu bean- standen, wenn er ein unvorsichtiges Fahren bemerkt hat oder wenigstens, ohne besondere Aufmerksamkeit anzuwenden und fort- laufend auf den Fahrer zu achten, schlechthin hätte erkennen müssen (BGB RGRK aaO). Aus den Feststellungen des Berufungs- gerichts läßt sich nicht entnehmen, daß dem Getöteten in die- ser Hinsicht ein Verschulden nachzuweisen ist.

a) Es entspricht zwar der Rechtsprechung des Bundesge- richtshofs, daß auch auf Autobahnen die Sichtweite nicht ge- ringer sein darf als der Bremsweg. Dieses Erfordernis hat

B nicht beachtet. Sichtweite und Bremsweg haben sich nicht entsprochen. B war also nicht in der Lage, ein nicht anderweit erleuchtetes Hindernis bei dem abgeblendeten Licht des Wagens so rechtzeitig zu erkennen, daß er noch vor ihm hätte anhalten können. B ist also fehlerhaft gefahren. Es kommt nicht darauf an, ob auf der Autobahn allgemein eine höhere Geschwindigkeit gefahren wird, als der Bremsweg zuläßt, eine Unsitte kann nicht zur zivilrechtlichen Entlastung des Handelnden führen (BGHZ 5, 318 [319]).

b) Die objektiv unrichtige Fahrweise des B begründet jedoch noch nicht den Vorwurf eines Mitverschuldens gegen den Getöteten. Der weisungsberechtigte Eigentümer braucht den Fahrer nicht ständig zu überwachen. Der Getötete hat zwar neben B gesessen und die Fahrbahn und Fahrweise beobachtet. Das Berufungsgericht hat jedoch festgestellt, daß B, als er in der Nähe der Unfallstelle von entgegenkommenden Fahrzeugen geblendet wurde und ebenfalls abblenden mußte, seine Geschwindigkeit von 80 km/st auf 60 km/st vermindert hat. Der Unfall ist ersichtlich alsbald nach dem Abblenden erfolgt. Es fehlt damit an dem Nachweis, daß bei der gegebenen Sachlage dem Verunglückten das verkehrswidrige Fahren des B schlechthin hätte erkennbar sein müssen. Nach den Feststellungen des Oberlandesgerichts liegt die Annahme nahe, daß das zu schnelle Fahren auf der kurzen Strecke nach dem Abblenden bis zur Unfallstelle dem Getöteten, obwohl er die Fahrbahn beobachtete, verborgen geblieben ist. Bei der sofort erfolgten Herabsetzung der Geschwindigkeit auf 60 km/st mußte es dem Getöteten nicht schlechthin und notwendigerweise aufgefallen sein, daß B fehlsam fuhr. Da gegen den Getöteten nur dann ein Vorwurf erhoben werden könnte, wenn er hätte eingreifen müssen, läßt sich mithin im Gegensatz zu der Ansicht des Berufungs-

gerichts aus den von ihm getroffenen Feststellungen nicht der Schluß ziehen, daß der Beweis für ein in der Unterlassung alsbaldigen Eingreifens liegendes Mitverschulden des Verunglückten gemäß § 323 BGB erbracht sei. Eine Zurückverweisung zum Zwecke weiterer Aufklärung erschien nicht angebracht, da nach der Sachlage eine Ergänzung der tatsächlichen Feststellungen in diesem Punkte zu Lasten des Beklagten nicht zu erwarten ist.

3. Es kommt somit darauf an, ob ein Verschulden des Getöteten bei der Erfüllung der sich für ihn aus § 831 BGB ergebenden Pflichten, das die Klägerin sich nach § 846 BGB anrechnen lassen müßte, gegeben ist. Wie das Landgericht und ihm zustimmend ersichtlich auch das Oberlandesgericht angenommen haben, ist der Entlastungsbeweis dafür geführt worden, daß den Getöteten bei der Auswahl und Überwachung des Back kein Verschulden trifft. Insoweit sind auch von der Revision keine begründeten Angriffe erhoben. Wenn die Beklagten meinen, der Getötete habe sich auch das Verhalten seines Fahrers nach § 831 BGB anrechnen lassen müssen, so kann dies hier nur dahin verstanden werden, dass eine Verpflichtung zur Leitung dieser Fahrtbestanden habe, die von dem Verunglückten schuldhaft verletzt worden sei. Hierin kann der Revision aber nicht gefolgt werden. Der Kraftwagenbesitzer, der einem sonst zuverlässigen Führer die Führung eines Kraftwagens übertragen hat, ist grundsätzlich auch dann nicht zur Leitung verpflichtet, wenn er selbst mitfährt, unbeschadet der Pflicht, dann einzuschreiten, wenn er ein vorschriftswidriges Verhalten bemerkt. Da Back bereits seit einem Jahr ständig für den Getöteten gefahren ist und keine Veranlassung zu besonderen Massnahmen gegeben hatte, bestand für den Verunglückten trotz der Jugend des Fahrers keine Verpflichtung, diese Fahrt besonders zu leiten. Die Klägerin braucht sich somit auch

nicht ein vermutetes Verschulden nach §§ 831, 846 BGB entgegen halten zu lassen.

4. Dagegen muß sich die Klägerin die Betriebsgefahr des Kraftfahrzeugs, die durch die unrichtige Fahrweise erhöht worden ist, bei der Geltendmachung des Schadens entgegenhalten lassen, da ihr getöteter Ehemann Halter des Fahrzeugs gewesen ist. Denn dieser muß sich auch dann, wenn ihn kein Verschulden trifft, seine Haftung nach § 7 KrfzG anrechnen lassen (BGHZ 6, 319 = NJW 1952, 1015). Die von Berchtold (NJW 1953, 142) gegen diese Entscheidung geäußerten Bedenken vermögen den Senat nicht von der Unrichtigkeit der in ihr vertretenen Auffassung zu überzeugen. Es kommt nicht darauf an, wie B. meint, ob der Schluß zwingend ist, daß der geschädigte Halter eines Kraftfahrzeugs sich stets die mitursächliche Betriebsgefahr entgegenhalten lassen muß, sondern darauf, ob diese Lösung dem Sinne des Gesetzes entspricht. Wenn der Gesetzgeber für den Kraftfahrzeughalter eine strengere, allgemein als Gefährdungshaftung bezeichnete Haftungsgrundlage geschaffen hat, so gilt sie allgemein auch neben einer Verschuldenshaftung eines Dritten und auch gegenüber dem Geschädigten. B. ist selbst der Auffassung, daß es richtig ist, einen ohne Verschulden den Unfall eines Dritten mitverursachenden Halter im Innenverhältnis heranzuziehen, mag auch der andere Halter schuldhaft gehandelt haben. Nicht zu billigen ist aber seine Folgerung: werde dieser schuldlose Halter selbst geschädigt, so könne die Betriebsgefahr, obwohl sie zu dem Unfall beigetragen habe, nicht berücksichtigt werden. Genau wie in dem von B. gebildeten Beispiel, in dem ein Dritter nur durch das Zusammenwirken beider Fahrzeuge geschädigt ist, wäre auch hier der schuldlose Halter nicht getötet worden, "hätten

die beiden den Unfall verursachenden Kraftfahrzeughalter nicht ihre die erhöhte Gefahrenlage schaffenden Kraftfahrzeuge in Betrieb genommen". Die Haftungsgrundlage ist das Kraftfahrzeuggesetz. Daran vermag auch der Hinweis auf das Entstehungsjahr 1909 nichts zu ändern. Der Wille des Gesetzgebers, wie er in der heute noch geltenden Fassung des § 7 KrfzG seinen Ausdruck gefunden hat, geht eindeutig auf eine verschärfte Haftung des Halters. Der Halter muss, wenn er ein Kraftfahrzeug betreibt, auch für den Schaden eintreten, der nicht nachweisbar auf einem unabwendbaren Ereignis beruht. Das trifft auch den Schaden, der ihm selbst entsteht, soweit die Betriebsgefahr seines Kraftfahrzeugs mitursächlich gewesen ist. Dies ist auch nicht lebensfremd, wie B. meint. Wird der Schaden von einem grob schuldhaft handelnden Schädiger mitverursacht, so ist das Gericht nicht immer gezwungen, eine Teilung des Schadens vorzunehmen (§§ 17 KrfzG, 254 BGB). Es kann, wie dies auch in BGHZ 6, 319 [324] erfolgt ist, im Wege der Abwägung den schuldhaft handelnden Schädiger den gesamten Schaden tragen lassen.

In dem hier zur Entscheidung stehenden Falle entspricht es im Gegensatz zu dem der erweiterten Entscheidung zugrunde liegenden Sachverhalt jedoch der Billigkeit, eine Verteilung des Schadens vorzunehmen. Auch hier kann das Revisionsgericht ausnahmsweise selbst abwägen, da aus den Feststellungen des Berufungsgerichts alle zur Abwägung erforderlichen Unterlagen zu entnehmen sind. Zu Lasten der Beklagten ist hiernach zu berücksichtigen, dass ein bei Dunkelheit unbeleuchtet auf der Autobahn stehender Anhänger eines Lastkraftwagens für den Verkehr eine erhebliche Gefahrenquelle bedeutet

und die beklagten Fahrer grob fahrlässig gehandelt haben. Demgegenüber war die allerdings durch die unrichtige Fahrweise des Back erhöhte Betriebsgefahr des kleineren Personkraftwagens in Rechnung zu stellen, während ein eigenes mitwirkendes Verschulden des getöteten Halters ausscheidet. Die Beklagten haben somit den Unfall überwiegend verschuldet. Unter Berücksichtigung dieser Umstände, ist die Abwägung auch dem nur nach dem Kraftfahrzeuggesetz haftenden Beklagten zu 3) gegenüber in der Weise vorzunehmen, dass die Klägerin ein Fünftel des entstandenen Schadens selbst zu tragen hat und nur vier Fünftel ersetzt verlangen kann.

Auf die Revision der Klägerin war daher entsprechend zu erkennen, während die Anschlussrevision keinen Erfolg haben konnte.

Die Kostenentscheidung folgt aus §§ 92. 97 ZPO.

Dr. Kleinewefers

Dr. Gelhaar

Hanebeck

Wolany

Dr. Hauß